

2. Игнатов В. Г. Государственная служба: учебник. М.: ИКЦ «МарТ»; Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2004. 528 с.
3. Терещук Е. А. Особенности корпоративной культуры в органах государственной службы: автореферат диссертации на соискание ученой степени канд. соц. наук, Екатеринбург, 2006.

*Н. В. Леушканова<sup>1</sup>*

## ПЛАНИРОВАНИЕ РАСХОДОВ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА (НА ПРИМЕРЕ Г. ПЕРМИ)

Согласно Бюджетному кодексу [1], местный бюджет – форма образования и расходования денежных средств, предназначенных для финансового обеспечения задач и функций местного самоуправления. При составлении проекта бюджета важную роль играет этап планирования.

Регламент подготовки прогноза социально – экономического развития города и проекта бюджета г. Перми на очередной финансовый год и плановый период представляет собой процесс бюджетного планирования поэтапно. Одним из этапов процесса является разработка субъектами бюджетного планирования докладов о результатах и основных направлениях деятельности (ДРОНДы) [2].

Положение о ДРОНДах закрепляет следующие важные понятия. Планирование бюджетных ассигнований рассчитано на среднесрочный период, то есть планирование расходов на очередной финансовый год и плановый период – 2 финансовых года, следующих за текущим финансовым годом. К докладу обязательно должны прилагаться паспорта целевых программ и инвестиционных проектов, так как именно на них выделяются бюджетные ассигнования. Кроме этого, могут быть непрограммные расходы [3].

Проведем анализ планирования расходов бюджета г. Перми в сфере дорожного хозяйства за последние 4 года (табл. 1). Начиная с 2009 г. расходы в сфере дорожного хозяйства рассчитывались с помощью инвестиционных проектов и непрограммным методом. В 2011 г. была разработана ведомственная целевая программа на 2012–2014 гг. Доля планирования расходов программным методом составляет большую часть в 2009 г. она составляет – 93,9 %, 2011 г. – 51,3 %, 2012 г. – 93,1 %, к 2015 г. должно составлять – 81,55 %, а к 2018 г. – 96 %. Это можно объяснить, во-первых тем, что программный метод позволяет решать наиболее острые проблемы, так как включает в себя взаимоувязанные мероприятия по достижению приоритетных задач в заданные сроки, во-вторых, он ориентирован именно на результат. Кроме того, под программные мероприятия субъект бюджетного планирования получает бюджетные субсидии из

---

<sup>1</sup> Научный руководитель – Дубровская Ю. В.

бюджетов вышестоящих уровней, так как субсидии подразумевают целевое софинансирование.

Таблица 1

Характеристика расходов на дорожное хозяйство в г. Перми

Показатели	Средства местного бюджета, тыс. руб			
	2009	2010	2011	2012
<b>Программные методы</b>				
Расходы на инвестиционные проекты (количество проектов)	91 581,755 (3)	–	–	153 206,539 (3)
Софинансирование регионального проекта «Муниципальные дороги»	183 872,716	-	-	-
Целевые программы (количество)	-	-	-	308 547,229 (1)
<b>Непрограммные методы</b>				
Содержание автодорог и инженерных сооружений	95 475,623	956 620,200	727 419,400	90 831.276
Региональный бюджет	792 659,900	-	-	634 596.478
Федеральный бюджет	395 590,000	-	764 816,000	206 969,900

Кроме того, большинство проектов финансируются из бюджетов других уровней. Так, инвестиционный проект «О реконструкции ул. Героев Хасана, участок от ПНИТИ до ул. Чернышевского, первый пусковой комплекс» в 2009 г. финансировался на 60,6 % из регионального бюджета и на 19,4 % из федерального [4].

С 2012 г. планирование расходов бюджета в сфере дорожного хозяйства претерпевает изменения в связи с образованием муниципального дорожного фонда г. Перми [5]. Средства дорожного фонда – это часть бюджета. Главной целью создания дорожного фонда является гарантия того, что бюджетные ассигнования в сфере дорожного хозяйства не будут уменьшаться, и остатки средств с предыдущего года не будут перераспределены на другие статьи расходов.

Рассмотрим некоторые прогнозные показатели. Площадь дорог, находящихся в нормативном состоянии в 2012 г. составляет 45 %, к 2015 году будет составлять 30 % (по данным ДРОНДа на 2013–2015 гг.) [6]. Основная часть расходов финансируется с помощью субсидий из других бюджетов, так доля привлеченных средств на 2012 г. – 57,1 %, к 2015 г. – 59,6 %, к 2018 г. – 62 %. Кроме того, доля объектов финансово обеспеченных составит к 2015 г. – 16,06 % к объектам, на которые имеется проектно-сметная документация.

Анализируя приведенные прогнозные показатели, можно говорить о том, что средств местного бюджета как не хватает, так и не будет хватать даже на поддержание текущего уровня. Собственные средства г. Перми будут направляться, главным образом, на содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений. Основное бремя расходов приходится на региональный и федеральный бюджеты.

Прогнозная ситуация будет усугубляться существующими проблемами (связанные сугубо с бюджетным планированием), которые носят системный характер: острый дефицит финансовых ресурсов для ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативной потребностью и недостаточная стабильность и непредсказуемость объемов передаваемой финансовой помощи из вышестоящих бюджетов, а также собственных доходов местного бюджета.

Создание дорожного фонда позволит изменить ситуацию, так как, во-первых, остатки средств будут переноситься на очередной год, что позволит завершать плановые проекты, во-вторых, обязательным условием функционирования дорожного фонда является сохранение бюджетных ассигнований в новом финансовом году не ниже уровня предыдущего года, что позволит снизить уровень непредсказуемости объемов финансирования.

#### Список литературы

1. Бюджетный кодекс от 31.07.1998 г. ФЗ-№ 145 // СПС «КонсультантПлюс».
2. Решение ПГД от 30.04.2010 г. № 217 «Об утверждении регламента подготовки прогноза социально-экономического развития города Перми и проекта бюджета г. Перми на очередной финансовый год и плановый период» // Официальный бюллетень органов местного самоуправления муниципального образования город Пермь. № 32, 07.05.2010. Пермь, 2010. С. 217–238. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.gorodperm.ru/upload/pages/5195/dat\\_1273214982551.pdf](http://www.gorodperm.ru/upload/pages/5195/dat_1273214982551.pdf) (дата обращения 21.01.2013).
3. Решение ПГД от 31.12.2009 г. № 1073 «Об утверждении Положения о докладах о результатах и основных направлениях деятельности субъектов бюджетного планирования» // Официальный бюллетень органов местного самоуправления муниципального образования город Пермь. № 3, 22.01.2010. Пермь, 2010. С. 3–21. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.gorodperm.ru/upload/pages/5195/dat\\_1264143046583.pdf](http://www.gorodperm.ru/upload/pages/5195/dat_1264143046583.pdf) (дата обращения 21.01.2013).
4. Решение Пермской городской Думы от 26.08.2008 г. № 248 «Об утверждении инвестиционного проекта «О реконструкции ул. Героев Хасана, участок от ПНИТИ до ул. Чернышевского, первый пусковой комплекс». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://duma.perm.ru/resheniya/ready/2008/8/?page=2> (дата обращения 21.01.2013).
5. Решение ПГД от 21.12.2011 г. № 237 «О создании муниципального дорожного фонда города Перми» // Официальный бюллетень органов местного самоуправления муниципального образования город Пермь. № 99,

30.12.2011. Пермь, 2011. Том I. С. 7–8. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.gorodperm.ru/upload/pages/5195/dat\\_1326173125590.pdf](http://www.gorodperm.ru/upload/pages/5195/dat_1326173125590.pdf) (дата обращения 21.01.2013).

6. Доклад о результатах и основных направлениях деятельности управления внешнего благоустройства администрации г. Перми. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.gorodperm.ru/economic/city\\_services/blagoustroyasto/city\\_look\\_news/](http://www.gorodperm.ru/economic/city_services/blagoustroyasto/city_look_news/) (дата обращения 21.01.2013).

*К. В. Ляшук, Я. Ю. Старцев*

## ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ РЕФОРМЫ В РОССИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Административно-государственное реформирование, адаптация к внешней среде стали неотъемлемой задачей российского государства в XXI веке. Административная реформа является инструментом решения не столько проблем государственной системы, сколько экономики в целом, так как инертность административной системы и некачественное управление в условиях высокой степени институционализации отношений государства и общества превращаются в один из основных ограничителей экономического роста [1, с. 25]. Проведение этой масштабной реформы продиктовано, прежде всего, необходимостью приведения не только системы органов государственной власти, но и самих принципов государственного управления в соответствие с уровнем развития экономических, политических и общественных отношений в стране [2, с.33]. Суть административной реформы в Российской Федерации заключается в комплексной трансформации системы органов государственного управления с целью обеспечения их большей гибкости и эффективности. Административная реформа предполагает [3, с. 26] реформу государственной службы; бюджетную реформу; трансформацию системы органов исполнительной власти.

Административная реформа в Российской Федерации, проведенная в 2006–2010 гг., была направлена на достижение следующих целей [4]:

- повышение качества и доступности государственных услуг;
- ограничение вмешательства государства в экономическую деятельность субъектов предпринимательства, в том числе прекращение избыточного государственного регулирования;
- повышение эффективности деятельности органов исполнительной власти.

Непосредственно в ходе реализации административной реформы выявились положительные и отрицательные аспекты. Результаты позволяют судить о наличии политической настойчивости, направленной на реализацию поставленных задач. При этом было выявлено несколько концептуальных недостатков. Один из них заключается в том, что процесс преобразова-